

Městská část Praha 5

Zápis z 13. zasedání Dopravního výboru dne 20.03.2024

Přítomni:

Svatopluk Bartoň, Mgr. Jan Klusoň, JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., Ing. Jan Panenka, Ing. Alena Rybičková, Ph.D., Ing. Čestmír Stárek, MBA, Radek Vokřál

Omluveni:

Ing. Savina Finardi, Ph.D., Ing. arch. Barbora Jobová

Hosté:

Jan Schwarzer, Alena Jandourková, Michal Kočandrle, Jaroslav Sita, Jakub Šlemr, Martin Mosinger, Lukas Elsner, Ivan Růžička

Program:

č.	Bod jednání	Rozhodnutí	číslo usnesení
1.	Volba ověřovatele zápisu z 13. zasedání VYDO ze dne 20.03.2024	Schváleno	VYDO/13/1/2024
2.	Schválení programu 13. zasedání VYDO dne 20.03.2024	Schváleno	VYDO/13/2/2024
3.	Schválení zápisu z 12. zasedání VYDO ze dne 21.02.2024	Schváleno	VYDO/13/3/2024
4.	"Ulice Na Pomezí, Praha 5 - provizorní osvětlení, bezpečnost"	Schváleno	VYDO/13/4/2024
5.	"Legalizace průjezdu cyklistů Kinského zahradou a pod Petřínem"	Schváleno	VYDO/13/5/2024
6.	"Smíchovská teplárenská – představení projektu ComPon"	Schváleno	VYDO/13/6/2024
7.	"Bezbariérové propojení metra Radlická – bazén SK Motorlet"	Schváleno	VYDO/13/7/2024

Městská část Praha 5
13. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.03.2024
Číslo usnesení: VYDO/13/1/2024

1. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D. (předseda Výboru dopravního)

Volba ověřovatele zápisu z 13. zasedání VYDO ze dne 20.03.2024

Výbor dopravní

I. Volí

1. Svatopluka Bartoně ověřovatelem zápisu 13. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 20.03.2024.

Poměr hlasování: 7/0/0

Městská část Praha 5
13. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.03.2024
Číslo usnesení: VYDO/13/2/2024

2. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D. (předseda Výboru dopravního)

Schválení programu 13. zasedání VYDO dne 20.03.2024

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. program 13. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 20.03.2024.

Poměr hlasování: 7/0/0

Městská část Praha 5
13. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.03.2024
Číslo usnesení: VYDO/13/3/2024

3. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D. (předseda Výboru dopravního)

Schválení zápisu z 12. zasedání VYDO ze dne 21.02.2024

Výbor dopravní

I. Schvaluje

1. zápis z 12. zasedání VYDO ZMČ Praha 5 ze dne 21.02.2024.

Poměr hlasování: 6/0/1

Městská část Praha 5
13. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.03.2024
Číslo usnesení: VYDO/13/4/2024

4. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D. (předseda Výboru dopravního)

"Ulice Na Pomezí, Praha 5 - provizorní osvětlení, bezpečnost"

Výbor dopravní

I. Doporučuje

1. zřízení provizorního osvětlení v ulici Na Pomezí.

Hlasování 7/0/0

II. Doporučuje

1. provizorně zvýšit bezpečnost chodců jejich oddělení pomocí "city bloků" dále zpomalení automobilové dopravy, opravu výtluků a vyčištění komunikace od sesuvů, a to včetně jihovýchodní části jednosměrného úseku.

Hlasování 7/0/0

III. Žádá

1. místostarostu Ing. Milana Kryla o průběžné informování přípravy rekonstrukce ulice Na Pomezí.

Hlasování 7/0/0

Poměr hlasování: hlasování u jednotlivých bodů usnesení

Diskuse:

Kostohryz: Téma ulice Na Pomezí se snaží Městská část Praha 5 řešit již mnoho let. Problematika má dvě úrovně. Zaprvé jde o celkovou rekonstrukci ulice. Tento projekt se nepodařilo dosud dokončit (bylo potřeba udělat nákladné sondy). TSK hl. m. Prahy vybrala nového projektanta, který má za úkol vypracovat projektovou dokumentaci a v maximální možné míře využít dosud vyhotovené studie. Současný stav ulice je neutěšený. Jsou tam nebezpečná místa. (Musí se chodit ve vozovce. Chybí tam chodník a osvětlení.) Vznikla zde petice, která na tyto problémy upozornila (zástupci veřejnosti nám svůj pohled odprezentují).

Jan Schwarzer (občan): Během pár týdnů se k nám přidalo 300 lidí, aby podepsalo naši petici. My nejsme spokojeni s tím, jak to vypadá v ulici Na Pomezí. Desítky dětí chodí touto ulicí do školy, kde není fyzicky oddělený chodník. Auta tu jezdí vysokou rychlostí. Ženy se bojí v noci z Jinonic na Cibulku chodit za tmy. Auta parkují v místech, kde je chodník (před svými garážemi). Rádi bychom, aby to řešení bylo rychlé, a aby toto místo bylo pro děti bezpečné pro jízdu na kole a pěšky. (Na magistrátu o tom problému vědí, ale realizace bude pravděpodobně za několik let).

Jaroslav Sita (občan): Bydlím v ulici Na Pomezí. Chtěl bych vyjádřit názor, že "ta ulice je prostě nepoužitelná". Spádová škola pro děti v ulici je v Jinonicích. V té ulici se nedá projít v čisté obuvi. Nedá se tu projet s kočárkem. Vozovka je nekvalitní. "Člověk si v noci musí svítit mobilem a čeká, kdy auto vyjede ze zatáčky a srazí ho." Je to jako na periferii. Každý rok se slibuje, že se s tím něco udělá.

Jakub Šlemr (občan): Mám manželku a dvě děti, kteří využívají autobus každý den (jezdí přes Anděl linkou 149). Opravou by se zkrátila cesta do školy a do práce.

Panenka: Ulice Na Pomezí se řešila již předminulé volební období, kdy vznikla studie na náklady městské části. Ulice Na Pomezí (pozemky) je svěřena do správy městské části. Dohodli jsme se s "investicemi na magistrátu", že si majetek převezmou zpět. Projekt se přerušil z důvodu požadavku na provedení sond (jako "vícepráce"). Jde o "velké peníze", které do toho MČ P5 nechtěla investovat. Ulice se neustále zužuje (zasypává se). Stačilo by odebrat 0,75 m. Investice do rekonstrukce za 100 milionů je teď na magistrátu (MČ na to nemá). Měl by si to převzít zpátky.

Kostohryz: Po příchodu na radnici jsme se snažili přijít s nějakým rychlým řešením. Chceme zlepšit podmínky pro chodce, vybudovat chodníky a doplnit provizorní osvětlení (Kočandrlé). Případné schválení usnesení směřuje k tomu, abychom si schválili výši investice do bezpečnosti v ulici.

Kočandrlé: Řešíme akutní situaci. Samotná rekonstrukce se řeší třetí volební období. Provizorní řešení si užijeme pravděpodobně několik let. Vyčísleno je na 700 000 Kč. Majetkové držení je komplikované. THMP / ELTODO nebude

investovat na pozemcích Prahy 5. Osvětlení tady bude instalováno na sousedních pozemcích města. Osvětlení je na stožárech ukotvených v krychlicích z betonu na zpevněných površích (při realizaci může dojít k přesunu do výkopové jámy). Vedení je částečně po pravé straně ze směru z Jinonic a pak po levé straně (od sloupu č. 6 - vše v majetku města). Vedení je „převěsy“ (bez výkopu). Do svodidla nelze umístit LED osvětlení (vzdálenost na 12V vedení je dlouhá). Provoz se zde zvětšuje a bezpečnost se komplikuje.

Sita: Řeší se zde oddělení chodníku od vozovky? (Důležitější než osvětlení.)

Kostohryz: Probereme samostatně.

Bartoň: Magistrát o komunikaci už zájem nemá. V roce 2020 vznikla dohoda o vzniku osvětlení s firmou KKCG (areál TELLUS, YIT a TTC – mají zajistit osazení osvětlení).

Kostohryz: Nabízí se, aby se developéři o tu investici podělili. Máme zájem s nimi jednat a věříme, že z jejich strany bude vstřícnost. Stojíme o tuto investici za daných podmínek?

Panenka: Že to magistrát nechce je pro mě nová informace. Také se ptám, jestli v ulici proběhla plánovaná skrývka (aspoň by se vozovka opticky rozšířila min. o půl metru)? A pak by se dal vytvořit bezpečný průchod/chodník. Navrhují ve stávající obrubě očistit povrch vozovky.

Růžička: Upozorňuji na šířkové parametry komunikace při užití navrhovaných prvků tohoto osvětlení (nemusí to ve všech úsecích vyjít).

Kostohryz: Sloupy jsou umísťovány mimo zpevněné plochy.

Klusoň: Iniciativu jsem dokonce podepsal. Důležitá je pro mě diskuze o celkové rekonstrukci ulice. Kdo momentálně za městskou část jedná s magistrátem o odsvěření majetku?

Jand'ourková: Je ta informace oficiální (o zastavení procesu odsvěření)?

Kryl: Žádné stanovisko RHMP apod. jsme nikdy nedostali.

Kostohryz: Byl jsem na první neformální schůzce s projektanty. Ani zde nezazněla informace, že by od toho město dávalo „ruce pryč“. TSK vybralo projektanta a zahájilo projekční práce. Nedává mi smysl, aby město draze investovalo do projektu, a přitom o tu komunikaci nestojí.

Mosinger: Bydlím zde. Magistrát nechce zpětvzetí komunikace a hodil to „jako horký brambor“ TSK, aby to vyřešilo. Majetek zůstává v majetku města. Svěřena je městské části pouze správa majetku. Tato ulice se řeší již 30 let. Ten svah se hýbe. Puštěná je zde doprava, a tak se sesuv zrychlil. Je to očividně měřitelné (vyvalené cihly).

Panenka: Chodník se dával na takové pylony (v územním plánu je zde funkce lesa).

Kostohryz: To je ta kompletní rekonstrukce. Projektanti slíbili dodržet termín do léta (rádi to představíme).

Klusoň: Plánujete ještě dodat jiné usnesení než toto.

Kostohryz: Ano. Dále plánujeme nestavební řešení v místech budoucího chodníku. Chceme si potvrdit způsob jakým jít – buď jako „lego“, anebo pomocí „city bloku“. Směrem do Košíř štěrkový chodník už je, jižním směrem nám chodník mizí. Ve vozovce je nutné vyznačit chodník (doplnit „legem“ – stanovisko policie ČR je negativní). Místo pro pěší lze vymezit nízkými betonovými bloky.

Růžička: Policie ČR nemá výhrady s užitím „city bloků“. Upozorňovali jsme na logické zaústění chodníku do oblouku Lerausovy ulice. Výhodnější je řešení na dnes již zvýšené zelené ploše (může nastat majetkoprávní problém). Řešení pomocí „vyplněného lega“ je podmíněno procesním úkonem – provizorní chodník (z lega) musí být překážka na pozemních komunikacích. Rovněž s doplněným nárožím.

Kostohryz: Z provizorního obchodníku se lépe schází, „city bloky“ jsou považovány za bezpečnější.

Sita: Často se stává, že zde jezdí auta v protisměru. Za mě je bezpečnost na prvním místě. Speciálně „bílé dodávky“ to na rovném úseku rozjedou. (Nedodrží rychlostní limit 30 km/h.) V zatáčce by je to mohlo vynést i na ten provizorní chodník.

Schwarzer: Neuvažovalo se s umístěním zpomalovacího prahu? Oblast je oblíbeným místem k rekreaci, chodí zde děti. V momentě, kdy vozovku zúžíte, auta mohou vjet až na ten chodník.

Kostohryz: S myšlenkou zpomalení souhlasíme a zpomalovací práh tam na začátku ulice už navržený je. Zpomalovací opatření vytváří hluk a vibrace, a proto je umístění zvoleno mimo zástavbu.

Stárek: Není možné usek vyřešit „zpomalovací zebrou“ (či psychologickou brzdou)?

Schwarzer: Nejvíce problematický je úsek ze začátku ulice Směrem od Beníškovy ulice (zde je statický radar). Značka omezení rychlosti je špatně umístěna (není vidět). Auta dále zrychlí až na 100 km/h. Je tu rovinka, nejsou tu přechody, nikde není stavební zúžení profilu.

Kostohryz: „City bloky“ ideálně naváží na existující svodidla.

Sita: Během stavby firmy KKCG zde jezdila nákladní auta, která poškodila povrch vozovky. (Lze opravit díry.)

Mosinger: V podstatě by zde dle pravomocného rozsudku soudu neměl jezdit nikdo (zákaz vyvozování dynamického účinku na domy v ulici Na Pomezí – zřejmě dva domy).

Růžička: Až v rámci rekonstrukce se řeší pěší vazba v jižní části ulice. Svah zde ubíhá směrem k Mezní ulici.

Schwarzer: Musíte vejít do vozovky, auta zde parkují nelegálně. Když je deštivo, tak vás auto „ohodí“. Prochází se tu maminky s kočárky, nemáte kam uhnout.

Kryl: Ohledně odsvěření s magistrátem a s panem radním Zábranským jednáám já. Z jejich strany šla instrukce na TSK. Dojde k prověření celé rekonstrukce a eventuálně k následnému odsvěření.

Klusoň: Chtěl bych se domluvit na pravidelném informování o stavu celkové rekonstrukce ulice Na Pomezí.

Růžička: Při stání vozidel v uličním profilu musí zbýt dvakrát tři metry jízdního pruhu pro průjezd.

Městská část Praha 5
13. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.03.2024
Číslo usnesení: VYDO/13/5/2024

5. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D. (předseda Výboru dopravního)

"Legalizace průjezdu cyklistů Kinského zahradou a pod Petřínem"

Výbor dopravní

I. Doporučuje

1. legalizaci pohybu cyklistů v zahradě Kinských z komunikací Prahy 5 pouze po cestách, které budou za tímto účelem vyznačeny.

Poměr hlasování: 7/0/0

Diskuse:

Kostohryz: Vjezd do zahrady Kinských již "zlegalizovala" městská část Praha 6, je zde smíšená cesta pro chodce a cyklisty. (Chodec nesmí ohrozit cyklisty, cyklista nesmí ohrozit chodce). I mimo značenou cyklotrasu tedy cyklisté mohou sjíždět po cestách ze Strahova. Na náměstí Kinských je zákazová značka vjezdu pro cyklisty. Chodníky jsou zde ovšem úzké, soužití pěších a cyklistů funguje.

Rybičková: Město nepovažuje cesty v parku za veřejné komunikace (dle zákona tomu tak není). Pravidla zde určují informační tabule – z hlediska dopravního je to nesmysl). Jak se rozhoduje o dopravním značení?

Růžička: Nejedná se o komunikaci, kde vystupujeme jako silniční správní úřad. Jsou to komunikace parkové (takto to cítíme). Označení rozhoduje vlastník (v tomto případě jsou to Lesy České republiky, případně OCP MHMP). Charakterem jde o chodník. Režim pro cyklisty v pořádku není (správně jde o pěší cestu s připuštěním pohybu cyklistů). Je zde několik městských částí, které do toho vstupují.

Panenka: Vjezd z ulice Na Hřebenkách a napojení na Prahu 6 jsou bezproblémové. Již nyní cyklisté cesty používají. Na Prahu 1 již značená trasa je.

Kostohryz: O tom, jaké značení bude použité, nebudeme rozhodovat na městské části. Ale mohli bychom podpořit tuto koncepci.

Kryl: Připojit se od hotelu Vaníček by logiku dávalo. Pro jízdu na kole by bylo vhodné určit pouze některé cesty (po vrstevnici). Náзор by měl být koordinován s Prahou 1 a 6 (cyklista se v pravidlech nemůže vyznat).

Růžička: Cyklista může namítat, že byl připuštěn na stezku pro cyklisty a nebyl upozorněn na schody.

Kostohryz: S tím nebezpečným směrem nic neuděláme (již legalizovaný). Z logiky věci bych doplnil přístup z nám. Kinských a z ulice Na Hřebenkách.

Panenka: Z nám. Kinských vedou pouze úzké "chodníčky" (k petřínskému parku).

Rybičková: Doplnila bych pohyb pouze po vyznačených trasách.

Panenka: Je jasné, komu budeme značení zadávat?

Kostohryz: Zatím ne. Beru to pouze jako mandát k dalšímu jednání s MČ, magistrátem (správcem parku) apod.

Městská část Praha 5
13. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.03.2024
Číslo usnesení: VYDO/13/6/2024

6. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D. (předseda Výboru dopravního)

"Smíchovská teplárenská – představení projektu ComPon"

Výbor dopravní

I. Bere na vědomí

1. informaci společnosti Smíchovská teplárenská ve věci projektu "ComPon", zprac. JN Infra, a. s. IČ 17276781.

II. Žádá

1. aby zástupce MČ Praha 5 byl zván na projednání s orgány hl. m. Prahy.
2. o předložení konkrétnějšího plánu prací, konceptu dopravně inženýrských opatření a konceptu projektové dokumentace.
3. o důslednou koordinaci s ostatními dopravními omezeními v území.

III. Doporučuje

1. aby dopravní omezení na páteřních komunikacích byly směřovány do měsíců letních prázdnin.

Poměr hlasování: 6/0/0

(Ing. Jan Panenka není přítomen při hlasování)

Diskuse:

Kryl: Proběhlo několik kol jednání, s čím přijít na Výbor dopravní (proběhla několik jednání i v jiných komisích a výborech). Na dolním Smíchově je hustá uliční síť a je zde obava z komplikací, které výstavba energovodu způsobí. Po několika stavebních sezónách zde bude probíhat celá řada uzavírek (není možné realizovat pomocí protlaku kabelů). Chtěli jsme po žadateli předložit DIO uvažovaných uzavírek.

Král (Smíchovská teplárenská): Pozval jsem také kolegy: Dopita (koordinátor pro veřejnost), Urban (projektant). Výkopové práce jsou nutné. Původně bylo cílem tepelné čerpadlo pro bytový dům (což nebylo možné kvůli stanovisku památkářů). Bylo tedy nutné sdružit požadavky obyvatel. Umístili jsme technologii do pontonu (vyšší efektivita). Inspirace je v budově Národního divadla (zařízení je poloviční a vytopí 20x více m³. Uvolní se prostory kotelen apod. První ponton bude mezi botem Admirál a Cargo gallery. Podobná reference není (zájem je z Německa, z Rakouska a ze Slovenska). Pražská teplárenská má vysokotlaké trubky, které ovšem technologicky nevyhovují (jsme ovšem v jednání). Voda nebude odebírána. Jde o nejefektivnější zařízení na vytápění a chlazení, které je momentálně průmyslově zvládnuté. Ponton bude ponořený cca 2 m pod hladinu. Spolupracujeme s "Povodím". Nepoužíváme žádné dotace. Uzavíráme memorandum s místními developery (poloviční náklady na výrobu chladu a tepla, než je běžné). Spolupracujeme s týmy Danfoss, Johnson control, Goodman energy a další. Zde jsou vývojová centra na tepelná čerpadla (jde tedy o technologicky realizovatelný záměr). U plynu je cena regulovaná 40% a u elektřiny 20% (firmy si mohou do ceny zahrnout pouze účelně vynaložené náklady + 6,5 % na investice). Infrastruktura bude využita pouze k tomuto účelu – pro obyvatele MČ. Povolení bude vydáno přes DESÚ (Dopravní a energetický stavební úřad). Předpokládané získání povolení je v květnu/červnu. Projekt bude realizovaný po úsecích, jeden úsek bude uzavřený mezi 4 a 6 týdnů. V ulicích Svornosti, Hořejší nábreží a Strakonické bude uzavřen jeden jízdní pruh. V oblasti kolem Terminálu Smíchov developéři své projekty nedokončili, napojení bude řešeno později. Záměr je koordinovaný se všemi stavbami a dopravními opatřeními (úseky se dají zaměnit, musí být ovšem vzájemně propojené) – jednali jsme s organizacemi města, na odborech magistrátu a s politickou reprezentací. Čím dříve bude projekt dokončený, tím dříve bude levné teplo pro Smíchov.

Kryl: Jednání není o tom, jestli nás přesvědčíte, že je ten záměr přínosný. Shodou okolností bylo dnes v médiích uvedeno, že Praha 4 pořádala o pozastavení stavebních prací Na Dvorecké mostě v souvislosti s rekonstrukcí Barrandovského mostu. Jednotlivé uzavírky musí na sebe navazovat. Čekají nás uzavírky v Nádražní ulici v

souvislosti s Terminálem a podobně. Můžeme zahájit nějaké rekonstrukce ulic a pak k nim přidáme ještě nějaké jiné (opravdu musí být všechno zkoordinované).

Král': Jsme ve skupině oslovených (od listopadu) a máme to zkoordinované. Nechceme stavbu Dvoreckého mostu zpozdít ani o den. Na Smíchově jsou historické budovy v blokové struktuře. Nejde je zaizolovat Mají největší požadavky na dodávky tepla. Infrastruktura bude daleko kratší (narozdíl od přivaděčů z Temelína Dukovan, Mělníka apod.). Máme 10 kW/m (obyčejně 1 MW/m).

Panenka: Bohulibá myšlenka. Vypadá to dobře. Chci se zeptat co se po nás v tuto chvíli chce? Co se týče dopravy, řešíme jednotlivé úseky ulic a jsme schopni o tom mluvit celý den. Teď bychom měli řešit celý Smíchov.

Král': Máme vzorové podklady z dopravy (DIO), které budou teprve projednány a prodiskutovány. Chtěli jsme se jen představit a popsat, o co se tady jedná. Až bude pravomocné rozhodnutí ze stavebního úřadu, tak na druhý den podáme žádost o stanovení (už projednaný). Když to budeme "budovat léta", tak to bude dražší (to je celé).

Kostohryz: K dopravě máme málo podkladů (spíše schémat), nyní jsou zde vzory opatření. My víme že to hodláte budovat po půl ulicích. K rozhodnutí potřebujeme podrobnější podklady (investora můžeme zaúkolovat). Když se u pana náměstka svolává velké jednání za účasti všech organizací města, měla by u toho být i městská část. O energetické části jsou všichni přesvědčeni. Obavy jsou z dopadu na dopravu a z koordinace s ostatními záměry. Musíme mít přehled o tom, co se bude v ulicích dít.

Král': Na TSK jdeme za měsíc – dopravu budeme řešit na jednáních našich dopravních expertů s experty města (jednání s památkáři a na životní prostředí – akustika, budou také separátní). Vše záleží na tom, kdy na kde jsou vydána stavební povolení. Také to záleží na tom, kolik lidí najednou se budou moci připojit k síti (parametrů je více). Dopravní informace vám dáme samozřejmě včas. To je samozřejmě podmínka.

Kostohryz: Bereme tedy informaci na vědomí.

Rybičková: Za mne by dávalo smysl, když se jde takovým zásadním způsobem do vozovky, tak té příležitosti využít (např. když potřebujeme nějaká místa řešit bezbariérově, anebo opravy chodníků). Jestli to nezkusit zkoordinovat s TSK (nevím jakým způsobem). Přijde mi dobré, že to víme dopředu, což se ze strany TSK neděje (ušetřilo by to veřejné finance – Smíchovská Teplárenská bude hradit to, do čeho zasáhne).

Král': Nikde nejde do chodníku. Jdeme propojkami z vozovky kolmo k domům.

Růžička: Uvádíte vozovku do původního stavu. (Víme, jak k tomu přistupuje město dlouhá léta.) Pokud toho nevyužijeme, tak to pokládám za nevyužitou příležitost.

Král': Máme stanovisko TSK (jistě máte představu...). Jsou zde jasně stanovené podmínky (šířka pruhu, sítě ap.). Zatím se s organizacemi města dohadujeme, umísťujeme tam optický kabel. ("Dejte mi trubku a my vám ji tam dáme"). Nemělo by docházet ke zdržení kvůli přípravě investic do ostatních sítí.

Růžička: Reprezentuji tu silniční správní úřad a budeme o navrhovaných opatřeních rozhodovat. Stav uliční sítě je morálně zastaralý. Je to záležitost vlastníka komunikace a pozemků, za jakých podmínek vás tam pustí. Opakuji, že by se tyto věci měly dělat systémově.

Panenka: Proběhla informace, že by se mohlo začít v květnu. Asi bychom měli vidět rozdělení navrhované etapizace (o jaké úseky se jedná).

Král': To Vám dodáme. Bavíme se o území mezi ulicemi Na Valentýnce a Jindřicha Plachty. A od nábreží po nádraží. (Nejdeme do ulic, kde jezdí tramvaj. Většinu objektů umíme napojit z bočních ulic). Zahájení stavby neumíme ovlivnit, vše závisí na povolovacím procesu. Řešíme v detailech s TCP a PVK (počet pontonů atd.). Takto jsou navržena zatím dopravní opatření pro první etapu (schematicky – jde o naši představu v tuto chvíli). Kde je to možné necháváme průjezdný jízdní pruh.

Urban: Ulice na Valentince, Svornosti, Hořejší nábreží a Jindřicha Plachty jsou v první fázi. Méně významné komunikace budou uzavřeny v celé šíři, aby výstavba probíhala rychleji. Svornosti a Hořejší nábreží se budou dělat po polovinách na dvě etapy (např. na Svornosti zbyde 1 jízdní pruh). Aby nebyla vyparkovaná celá ulice Na Valentince, bude rozdělena na dvě části (návrh je možné upravit).

Král': Chceme začít na třech místech současně a jdeme proti sobě. Všechny teplárnici dělají jen v určitém období, kdy jsou odstávky (bohužel jsme se zdrželi). Čím delší ta stavba je, tím jsou větší náklady (nechceme toho víc, než je potřeba). Když bude větší investice, zdraží se teplo a nebude konkurenceschopné.

Kostohryz: U starších domů efektivita tepelného čerpadla nevychází. Je to už někde vyzkoušené? Není možné, že se tu scházíme k něčemu, co ve výsledku nebude realizované?

Král': Tato technologie existuje 150 let. Náš jediný rozdíl je, že to nedáváme do budovy (+ "trubky"), ale umístíme vše do plovacího zařízení ("Turci" mají zařízení na lodích – na moři). Je to analogické ("vyvedené kabely VVN až na břeh"). Každá ta jedna technologie je odzkoušená. Máme již uzavřené memorandum s pivovarem. Ze tří kotlů používá jenom jeden a ten my k tepelnému čerpadlu použijeme. Místo pontonu můžeme použít cokoliv jiného. Není důvod nevěřit, že ten ponton nebude fungovat. Někde budou trubky nad sebou, někde vedle sebe. Budou max. čtyři a v nezámrzné hloubce 1,6 - 2,5 m (v Lidické mnohem hlouběji). Je zde "Pražská" metodika toho, jak se dělají ulice, a to my respektujeme. "K teplárenské síti nejde cokoliv". Chceme ještě letos připojit domy, nebudeme tvořit izolované úseky. Hotovo bude do listopadu (končí provoz obaloven a práce TSK). Účastníkem je městská část u větve, která je vedena při Arbesově náměstí (tu můžeme "vyškrtnout" v případě časové tísně). Za Prahu 5 nemáme plnou moc k přípojkám k jednotlivým objektům ve vlastnictví městské části. (Vše "naprojektujeme" a vyhotovíme).

Kostohryz: Vedení městské části plné moci řešilo (netýká se dnešního jednání). Pro lepší koordinaci potřebujeme zaslání konceptu dopravně-inženýrských opatření. Požádáme o důslednou koordinaci TSK.

Král': Banky si své investice pohlídají.

Růžička: Horší budou dopady na komunikaci první třídy, kapilární ulice půjdou bez problémů uzavřít při vytýčení objízdné trasy. "Vzdutí" bude někam dosahovat, včetně MHD. Lépe směřovat uzavírky do letních prázdnin.

Městská část Praha 5
13. zasedání Výboru dopravního
konané dne 20.03.2024
Číslo usnesení: VYDO/13/7/2024

7. bod programu

Předkladatel: JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D. (předseda Výboru dopravního)

"Bezbariérové propojení metra Radlická – bazén SK Motorlet"

Výbor dopravní

I. Doporučuje

1. projekčně prověřit možnost bezbariérového pěšího a cyklo propojení mezi podchodem pod Radlickou ulicí a parkovištěm SK Motorlet.

Poměr hlasování: 6/0/0

(Ing. Jan Panenka není přítomen při hlasování)

Diskuse:

Rybičková: Probírali jsme se podněty, které jsou na stránkách cyklisti sobě a chodci sobě. Jedním z nich je chybějící spojení u stanice metra Radlická. Je zde podchod pod Radlickou ulicí, kde je poté bazén Motorletu. (Je to pouze pár metrů – rampa a schodiště). Před několika lety reálně s Radlickou ulicí vznikla cykloobousměrná trasa pro cyklisty (Pechlátova, Holubova a Na Neklance). Za budovou ČSOB a novou výstavbou Waltrovky (Delta, hotel Zleep ap.) je cyklista neoficiálně vedený cestou mimo hlavní ulici. Úsek, který chceme řešit, je nyní bariérový, pomůže i chodcům s kočárky (i návštěvníkům bazénu). Cesta je ve správě městské části Praha 5, navazuje pozemek Motorletu. S panem Kočandrem a Fleglem jsme vedli jednání přímo na místě se zástupci Motorletu. Se spojením problém nemají. Na pozemku před bazénem by rádi vytvořili parkoviště (druhá strana parkoviště je v majetku společnosti Skanska). Projekční práce je nutné řešit se všemi. Řešení bude pomocí nezpevněné cesty, téměř bez převýšení.

Kostohryz: Doporučujeme to projekčně prověřit, aby se to začalo technicky řešit. Je nutné spolupracovat se sportovním klubem.

Kočandrl: Důležité je začít (někdo odborně zdatný se tomu může již věnovat). Můžeme doporučit realizaci na OPRI MČ P5.

Kostohryz: Cíl je odstranění bariéry v podobě schodiště.

Rybičková: Umístila by se zde cesta v minimálním rozsahu, která by se při dokončení parkoviště upravila do výsledné podoby (při asfaltování by se našlo finální – lepší řešení).

Kostohryz: Teď nastane "rychlá" cesta k provizornímu řešení. Motorlet si bude parkoviště dělat sám. Je možné, že bude usilovat o zpoplatnění (závora).

Začátek zasedání:

16:00

Konec zasedání:

18:30

Ověřovatel:

Svatopluk Bartoň

JUDr. Milan Kostohryz, Ph.D., předseda Výboru dopravního ZMČ Praha 5

Zapsala:

Bc. Eva Stoklasová, tajemnice